CONVENÇÃO INTERNACIONAL DE HONG KONG PARA A RECICLAGEM SEGURA E AMBIENTALMENTE ADEQUADA DE NAVIOS, 2009

AS PARTES DESTA CONVENÇÃO:

OBSERVANDO as crescentes preocupações a respeito de questões relativas à segurança, à saúde, ao meio ambiente e ao bem estar na indústria de reciclagem de navios,

RECONHECENDO que a reciclagem de navios contribui para um desenvolvimento sustentável e, como tal, é a melhor opção para navios que tenham chegado ao fim da sua vida útil,

LEMBRANDO a Resolução A.962(23), adotada pela Assembléia da Organização Marítima Internacional (Diretrizes sobre Reciclagem de Navios), as emendas às Diretrizes, adotadas através da Resolução A.980(24), a Decisão VI/24 da Sexta Reunião da Conferência das Partes da Convenção da Basiléia sobre o Controle dos Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e seu Depósito, que adotou Diretrizes Técnicas para o Gerenciamento Total e Parcial do Desmanche Ambientalmente Adequado de Navios, e as Diretrizes aprovadas pela 289ª sessão do Órgão Diretor da Organização Internacional do Trabalho (Segurança e Saúde nas Diretrizes relativas ao Desmanche de Navios: Diretrizes para países asiáticos e para a Turquia),

LEMBRANDO TAMBÉM a Resolução A.981(24), na qual a Assembléia da Organização Marítima Internacional solicitou ao seu Comitê de Proteção do Meio Ambiente Marinho que elaborasse um instrumento legal obrigatório sobre a reciclagem de navios,

OBSERVANDO TAMBÉM o papel da Organização Internacional do Trabalho na proteção da segurança operacional e da saúde dos trabalhadores envolvidos na reciclagem de navios,

OBSERVANDO AINDA o papel da Convenção da Basiléia sobre o Controle dos Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e seu Depósito na proteção da saúde humana e do meio ambiente contra os efeitos adversos que podem resultar desses resíduos,

CIENTES da abordagem preventiva estabelecida no Princípio 15 da Declaração do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento e mencionada na Resolução MEPC.67(37), adotada pelo Comitê de Proteção do Meio Ambiente Marinho da Organização em 15 de setembro de 1995,

CIENTES TAMBÉM da necessidade de incentivar a substituição, na construção e na manutenção de navios, de materiais potencialmente perigosos por materiais menos perigosos ou, de preferência, seguros, sem comprometer a segurança dos navios, a segurança e a saúde dos marítimos e a eficiência operacional dos navios,

DECIDIRAM abordar de maneira efetiva, em um instrumento legal obrigatório, os riscos ambientais, de saúde ocupacional e de segurança relacionados à reciclagem de navios, levando em consideração as características específicas do transporte marítimo e a necessidade de assegurar a retirada tranqüila de navios que tenham chegado ao fim das suas vidas úteis,

CONSIDERANDO que estes propósitos podem ser mais bem atingidos através da conclusão de uma Convenção Internacional para a Reciclagem Segura e Ambientalmente Adequada de Navios,

CONCORDARAM quanto ao seguinte:

Artigo 1
Obrigações gerais

1 Toda Parte desta Convenção se compromete a por em execução, de maneira plena e completa, suas disposições, de modo a prevenir, reduzir, minimizar e, na medida do possível, eliminar acidentes, ferimentos e outros efeitos adversos sobre a saúde humana e ao meio ambiente causados pela reciclagem de navios, e a aumentar a segurança dos navios e a proteção da saúde humana e do meio ambiente durante toda a vida útil de um navio.

2 Nada do disposto nesta Convenção deverá ser interpretado como obstáculo a uma Parte de tomar medidas, individualmente ou em conjunto, mais rigorosas, compatíveis com o direito internacional, em relação à reciclagem segura e ambientalmente adequada de navios, para prevenir, reduzir ou minimizar quaisquer efeitos adversos à saúde humana e ao meio ambiente.

3 As Partes deverão cooperar para a implementação, o cumprimento e a conformidade efetivos desta Convenção.

4 As Partes se comprometem a incentivar o desenvolvimento contínuo de tecnologias e de práticas que contribuam para a reciclagem segura e ambientalmente adequada de navios.

5 O Anexo desta Convenção faz parte integrante dela. A menos que expressamente disposto em contrário, uma referência a esta Convenção constitui, ao mesmo tempo, uma referência ao seu Anexo.

Artigo 2
Definições

Para os efeitos da presente Convenção, a menos que expressamente disposto em contrário:

1 "*Convenção*" significa a Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e Ambientalmente Adequada de Navios, 2009.

2 "*Administração*" significa o Governo do Estado cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar, ou sob cuja autoridade estiver operando.

3 "*Autoridade Competente*" significa uma autoridade governamental, ou autoridades governamentais, designada por uma Parte como responsável por desempenhar, dentro de uma área, ou áreas, geográficas especificadas, ou dentro de uma área, ou áreas, de conhecimento, tarefas relacionadas com as Instalações de Reciclagem de Navio que estiverem operando dentro da jurisdição daquela Parte, como especificado nesta Convenção.

4 "*Organização*" significa a Organização Marítima Internacional.

5 "*Secretário-Geral*" significa o Secretário-Geral da Organização.

6 "*Comitê*" significa o Comitê de Proteção do Meio Ambiente Marinho da Organização.

7 "*Navio*" significa uma embarcação de qualquer tipo, operando ou tendo operado no meio ambiente marinho, e abrange submersíveis, flutuantes, plataformas flutuantes, plataformas auto-elevatórias, Unidades Flutuantes de Armazenamento (FSUs) e Unidades Flutuantes de Armazenamento e Alívio da Produção (FPSOs), inclusive uma embarcação cujos equipamentos tenham sido retirados ou que esteja sendo rebocada.

8 "*Arqueação bruta*" significa a arqueação bruta (AB) calculada de acordo com as regras para a medição da arqueação contidas no Anexo I da Convenção Internacional sobre Medida de Tonelagem de Navios, 1969, ou com qualquer convenção que venha a sucedê-la.

9 "*Material Potencialmente Perigoso*" significa qualquer material ou substância que seja capaz de criar riscos à saúde humana e/ou ao meio ambiente.

10 "*Reciclagem de Navio*" significa a atividade de desmanchar, completa ou parcialmente, um navio em uma Instalação de Reciclagem de Navios, para recuperar

componentes e materiais para reprocessamento e reutilização, cuidando, ao mesmo tempo, dos materiais potencialmente perigosos e de outros materiais, e abrange as operações associadas à reciclagem, à armazenagem e ao tratamento de componentes e materiais no local, mas não o seu processamento posterior, ou o seu depósito em instalações separadas.

11 "*Instalação de Reciclagem de Navios*" significa uma área definida que seja um local, um estaleiro ou uma instalação utilizada para a reciclagem de navios.

12 "*Companhia de Reciclagem*" significa o proprietário da Instalação de Reciclagem de Navios, ou qualquer outra organização ou pessoa que tenha assumido do proprietário da Instalação de Reciclagem de Navios a responsabilidade pelo funcionamento da atividade de reciclagem de navios e que, ao assumir tal responsabilidade, tenha concordado em desempenhar todas as tarefas e em assumir todas as responsabilidades impostas por esta Convenção.

Artigo 3
Aplicação

1 A menos que expressamente disposto em contrário, esta Convenção se aplicará a:

.1 navios autorizados a arvorar a bandeira de uma Parte, ou operando sob a sua autoridade;

.2 Instalações de Reciclagem de Navios operando sob a jurisdição de uma Parte.

2 Esta Convenção não se aplicará a quaisquer navios de guerra, navios auxiliares ou a outros navios de propriedade de uma Parte ou operados por ela e utilizados, temporariamente, apenas em serviço governamental não comercial. No entanto, toda Parte deverá assegurar, através da adoção de medidas apropriadas que não prejudiquem as operações ou a capacidade operacional daqueles navios de sua propriedade ou operados por ela, que tais navios atuem de uma maneira compatível com esta Convenção, na medida do que for razoável e possível.

3 Esta Convenção não se aplicará a navios com uma arqueação bruta inferior a 500, ou a navios que durante toda a sua vida só operem em águas sujeitas à soberania ou à jurisdição do Estado cuja bandeira estão autorizados a arvorar. Toda Parte deverá assegurar, entretanto, por meio da adoção de medidas apropriadas, que tais navios atuem de uma maneira compatível com esta Convenção, na medida do que for razoável e possível.

4 No que diz respeito a navios autorizados a arvorar a bandeira de Estados que não sejam Partes desta Convenção, as Partes deverão aplicar as exigências desta Convenção na medida do que for necessário para assegurar que não seja dispensado a esses navios um tratamento mais favorável.

Artigo 4
Controles relativos à reciclagem de navios

1 Toda Parte deverá exigir que os navios autorizados a arvorar a sua bandeira, ou que estiverem operando sob a sua autoridade, atendam às exigências apresentadas nesta Convenção, e deverão tomar medidas eficazes para assegurar que as mesmas sejam cumpridas.

2 Toda Parte deverá exigir que as Instalações de Reciclagem de Navios sob a sua jurisdição atendam às exigências apresentadas nesta Convenção, e deverão tomar medidas eficazes para assegurar que as mesmas sejam cumpridas.

Artigo 5
Vistoria e certificação de navios

Toda Parte deverá assegurar que os navios que arvoram a sua bandeira, ou que estejam operando sob a sua autoridade e que estejam sujeitos a vistorias e certificação, sejam vistoriados e certificados de acordo com as regras contidas no Anexo.

Artigo 6
Autorização de Instalações de Reciclagem de Navios

Toda Parte deverá assegurar que as Instalações de Reciclagem de Navios que operam sob a sua jurisdição, e que reciclam navios aos quais se aplique esta Convenção, ou navios que sejam tratados de maneira semelhante de acordo com o Artigo 3.4 desta Convenção, sejam autorizadas de acordo com as regras contidas no Anexo.

Artigo 7
Troca de informações

Para as Instalações de Reciclagem de Navios autorizadas por uma Parte, aquela Parte deverá fornecer à Organização, se for solicitado, e às Partes que a solicitarem, informações pertinentes relativas a esta Convenção nas quais baseou a sua decisão para conceder a autorização. As informações deverão ser trocadas de uma maneira rápida e no momento oportuno.

Artigo 8
Inspeção de navios

1 Um navio ao qual se aplique esta Convenção pode, em qualquer porto ou terminal ao largo ("offshore") de outra Parte, ser submetido a uma inspeção por funcionários devidamente autorizados por aquela Parte, com a finalidade de verificar se o navio está de acordo com esta Convenção. Exceto como disposto no parágrafo 2 deste Artigo, qualquer inspeção se limitará a verificar se existe a bordo um Certificado Internacional sobre Inventário de Materiais Potencialmente Perigosos ou um Certificado Internacional de Pronto para Reciclagem, que, se estiver válido, deverá ser aceito.

2 Quando um navio não levar a bordo um certificado válido, ou quando houver motivos claros para acreditar que:

- .1 as condições do navio ou de seus equipamentos não correspondem de maneira significativa com os dados constantes do certificado e/ou da Parte 1 do Inventário de Materiais Potencialmente Perigosos; ou
- .2 não está implementado a bordo do navio qualquer procedimento para a manutenção da Parte 1 do Inventário de Materiais Potencialmente Perigosos;

deverá ser realizada uma inspeção detalhada, levando em consideração as diretrizes elaboradas pela Organização.

Artigo 9
Detecção de infrações

1 As Partes deverão cooperar umas com as outras na detecção de infrações e no cumprimento das disposições desta Convenção.

2 Quando houver indícios suficientes de que um navio está operando, operou ou está prestes a operar, infringindo qualquer disposição desta Convenção, a Parte que estiver de posse dos indícios pode solicitar uma investigação daquele navio quando ele entrar nos portos ou nos terminais ao largo ("offshore") sob a jurisdição de outra Parte. O relatório dessa

investigação deverá ser enviado à Parte que a solicitou, à Administração do navio envolvido e à Organização, de modo que possam ser tomadas as medidas adequadas.

3 Se for detectado que o navio está infringindo esta Convenção, a Parte que estiver realizando a inspeção pode tomar medidas para advertir, deter, determinar a saída ou expulsar o navio dos seus portos. Qualquer Parte que tomar essas medidas deverá informar imediatamente à Administração do navio envolvido e à Organização.

4 Se for recebido de qualquer Parte um pedido de uma investigação, juntamente com indícios suficientes de que uma Instalação de Reciclagem de Navios está operando, operou ou está prestes a operar infringindo qualquer disposição desta Convenção, a Parte deve investigar tal Instalação de Reciclagem de Navios operando sob a sua jurisdição e fazer um relatório. O relatório dessa investigação deverá ser enviado à Parte que a solicitou, contendo informações sobre as ações realizadas ou a serem realizadas, se houver alguma, e à Organização, para as medidas adequadas.

Artigo 10
Violações

1 Qualquer violação das exigências desta Convenção deverá ser proibida por leis nacionais e:

.1 no caso de um navio, sempre que ocorrerem violações, deverão ser estabelecidas sanções com base na legislação da Administração. Se a Administração for informada da violação por uma Parte, ela deverá investigar a questão e poderá solicitar à Parte que a informou que forneça indícios adicionais da pretensa violação. Se a Administração estiver convencida de que existem indícios suficientes para permitir que sejam tomadas medidas em relação à pretensa violação, ela deverá fazer com que essas medidas sejam tomadas logo que possível, de acordo com a sua legislação. A Administração deverá informar prontamente à Parte que informou a pretensa violação, bem como à Organização, qualquer medida tomada. Se a Administração não tiver tomado qualquer medida até um ano após receber a informação, ela deverá informar à Parte que informou a pretensa violação, bem como à Organização, as razões pelas quais nenhuma medida foi tomada;

.2 no caso de uma Instalação de Reciclagem de Navios, as sanções deverão ser estabelecidas com base na legislação da Parte que tiver jurisdição sobre aquela instalação. Se a Parte for informada daquela violação por outra Parte, ela deverá investigar a questão e poderá solicitar à Parte que a informou que forneça indícios adicionais da pretensa violação. Se a Parte estiver convencida de que existem indícios suficientes para permitir que sejam tomadas medidas em relação à pretensa transgressão, ela deverá fazer com que essas medidas sejam tomadas, logo que possível, de acordo com a sua legislação. A Parte deverá informar prontamente à Parte que informou a pretensa violação, bem como à Organização, qualquer medida tomada. Se a Parte não tiver tomado qualquer medida até um ano após receber a informação, ela deverá informar à Parte que informou a pretensa violação, bem como à Organização, as razões pelas quais nenhuma medida foi tomada.

2 Dentro da jurisdição de qualquer Parte deverá ser proibida qualquer violação das exigências desta Convenção, e deverão ser estabelecidas sanções com base na legislação daquela Parte. Sempre que ocorrer uma violação dessas, a Parte deverá:

.1 fazer com que sejam tomadas medidas de acordo com a sua legislação; ou

.2 fornecer à Administração do navio as informações e os indícios que tiver, indicando que ocorreu uma violação.

3 As sanções estabelecidas nas leis de uma Parte de acordo com este Artigo deverão ter um rigor adequado para desencorajar violações desta Convenção onde quer que ocorram.

Artigo 11
Retardamento ou detenção indevida de navios

1 Deverão ser envidados todos os esforços para evitar que um navio seja detido indevidamente, ou sofra atrasos indevidos, com base nos Artigos 8, 9 ou 10 desta Convenção.

2 Quando um navio for indevidamente detido, ou sofrer um atraso indevido, com base nos Artigos 8, 9 ou 10 desta Convenção, o mesmo terá direito a uma compensação por qualquer prejuízo ou dano sofrido.

Artigo 12
Comunicação de informações

Toda Parte deverá enviar à Organização, e esta deverá disseminar como for adequado, as seguintes informações:

.1 uma lista das Instalações de Reciclagem de Navios autorizadas de acordo com esta Convenção e funcionando sob a jurisdição daquela Parte;

.2 detalhes para contato com as Autoridades Competentes, inclusive um ponto de contato único, para aquela Parte;

.3 uma lista das organizações reconhecidas e dos vistoriadores nomeados que estejam autorizados a agir em nome daquela Parte na administração de questões relativas ao controle da reciclagem de navios de acordo com esta Convenção, e as responsabilidades e condições específicas da autoridade delegada às organizações reconhecidas e aos vistoriadores nomeados;

.4 uma lista anual dos navios que arvoram a bandeira daquela Parte para os quais foi emitido um Certificado Internacional de Pronto para Reciclagem, contendo o nome da Companhia de Reciclagem e a localização da Instalação de Reciclagem de Navios, como indicado no certificado;

.5 uma lista anual dos navios reciclados dentro da jurisdição daquela Parte;

.6 informações relativas a infrações desta Convenção; e

.7 medidas tomadas com respeito a navios e a Instalações de Reciclagem de Navios sob a jurisdição daquela Parte.

Artigo 13
Cooperação e assistência técnica

1 Em relação à reciclagem segura e ambientalmente adequada de navios, as Partes se comprometem, diretamente ou através da Organização e de outros organismos internacionais, como apropriado, a fornecer apoio àquelas Partes que solicitarem assistência técnica para;

.1 treinamento de pessoal;

.2 assegurar a disponibilidade da tecnologia, equipamentos e instalações pertinentes;

.3 iniciar programas conjuntos de pesquisa e desenvolvimento; e

.4 empreender outras medidas visando o cumprimento efetivo desta Convenção e das diretrizes elaboradas pela Organização relacionadas com Convenção.

2 As Partes se comprometem a cooperar ativamente, sujeitas à sua legislação nacional, às suas regras e às suas políticas, na transferência de sistemas de gerenciamento e de tecnologia relativos à reciclagem segura e ambientalmente adequada de navios.

Artigo 14
Solução de controvérsias

As Partes deverão solucionar qualquer controvérsia entre elas com relação à interpretação ou à aplicação desta Convenção através de negociação ou de quaisquer outros meios pacíficos acordados entre elas, que podem abranger pedido de informações, mediação, conciliação, arbitragem, acordo judicial ou recurso a órgãos ou a acordos regionais.

Artigo 15
Relação com o direito internacional e com outros acordos internacionais

1 Nada do disposto nesta Convenção deverá prejudicar os direitos e as obrigações de qualquer Estado com base na Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, 1982, e no direito consuetudinário internacional do mar.

2 Nada do disposto nesta Convenção deverá prejudicar os direitos e as obrigações das Partes com base em outros acordos internacionais pertinentes e aplicáveis.

Artigo 16
Assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e adesão

1 A presente Convenção estará aberta para assinatura por qualquer Estado na Sede da Organização, de 1º de setembro de 2009 a 31 de agosto de 2010 e, daí em diante, permanecerá aberta para adesão por qualquer Estado.

2 Os Estados podem tornar-se Partes desta Convenção através de:

- .1 assinatura não sujeita a ratificação, aceitação ou aprovação; ou
- .2 assinatura sujeita a ratificação, aceitação ou aprovação, seguida de ratificação, aceitação ou aprovação; ou
- .3 adesão.

3 A ratificação, aceitação, aprovação ou adesão deverá ser efetuada mediante o depósito de um instrumento para este fim junto ao Secretário-Geral.

4 Se um Estado for constituído de duas ou mais unidades territoriais nas quais sejam aplicáveis diferentes sistemas jurídicos em relação a questões de que trata esta Convenção, ele pode, no momento da assinatura, ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, declarar que esta Convenção se estenderá a todas as suas unidades territoriais, ou apenas a uma ou mais delas, e poderá modificar essa declaração submetendo outra declaração a qualquer momento.

5 Uma declaração feita com base no parágrafo 4 deverá ser notificada por escrito ao Secretário-Geral e deverá declarar expressamente a unidade territorial, ou unidades territoriais, às quais se aplica esta Convenção.

6 No momento em que expressar o seu consentimento em ser Parte desta Convenção, um Estado deverá declarar se exige aprovação explícita ou tácita do Plano de Reciclagem do Navio antes que um navio possa ser reciclado em sua Instalação, ou Instalações, de Reciclagem de Navios. Depois disto, essa declaração pode ser revista por meio de uma notificação ao Secretário-Geral. Essa revisão deverá especificar a data efetiva da revisão.

Artigo 17
Entrada em vigor

1 Esta Convenção deverá entrar em vigor 24 meses após a data em que forem atendidas as seguintes condições:

.1 pelo menos 15 Estados a tiverem assinado sem reserva de ratificação, aceitação ou aprovação, ou tiverem depositado o instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão necessário de acordo com o Artigo 16;

.2 as frotas mercantes conjuntas dos Estados mencionados no parágrafo 1.1 constituam pelo menos 40% da arqueação bruta da frota mercante mundial; e

.3 o volume anual máximo conjunto de reciclagem de navios dos Estados mencionados no parágrafo 1.1 durante os 10 anos anteriores constitua pelo menos 3% da arqueação bruta da frota mercante conjunta dos mesmos Estados.

2 Para Estados que tiverem depositado um instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, relativo a esta Convenção, após terem sido atendidas as exigências para a entrada em vigor da mesma, mas antes da data de entrada em vigor, a ratificação, aceitação, aprovação ou adesão deverá surtir efeito na data de entrada em vigor da presente Convenção, ou três meses após a data de depósito do instrumento, o que ocorrer mais tarde.

3 Qualquer instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão depositado após a data em que esta Convenção entrar em vigor deverá surtir efeito três meses após a data do depósito.

4 Após a data em que uma emenda a Convenção for considerada como tendo sido aceita de acordo com o Artigo 18, qualquer instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão depositado deverá se aplicar à Convenção, como emendada.

Artigo 18
Emendas

1 Esta Convenção pode ser emendada por qualquer dos procedimentos especificados nos parágrafos seguintes.

2 Emendas após consideração pela Organização:

.1 Qualquer Parte pode propor uma emenda a esta Convenção. Uma emenda proposta deverá ser submetida ao Secretário-Geral que, em seguida, deverá disseminá-la às Partes e aos Membros da Organização pelo menos seis meses antes de sua consideração.

.2 Uma emenda proposta e disseminada como acima mencionado deverá ser encaminhada ao Comitê para consideração. As Partes, sejam ou não Membros da Organização, deverão ser autorizadas a participar dos trabalhos do Comitê para a consideração e adoção da emenda.

.3 As emendas deverão ser adotadas por uma maioria de dois terços das Partes presentes e votantes no Comitê, com a condição de que pelo menos um terço das Partes deverá estar presente no momento da votação.

.4 As emendas adotadas de acordo com o subparágrafo .3 deverão ser comunicadas às Partes pelo Secretário-Geral para aceitação.

.5 Uma emenda deverá ser considerada como tendo sido aceita nas seguintes circunstâncias:

.5.1 Uma emenda a um artigo desta Convenção deverá ser considerada como tendo sido aceita na data em que dois terços das Partes tiverem notificado ao Secretário-Geral a sua aceitação.

.5.2 Uma emenda ao Anexo deverá ser considerada como tendo sido aceita ao término de um período a ser estabelecido pelo Comitê no momento da sua adoção, período este que não deverá ser inferior a dez meses após a data da sua adoção. No entanto, se naquela data mais de um terço das Partes notificar ao Secretário-Geral que se opõe à emenda, esta deverá ser considerada como não aceita.

.6 Uma emenda deverá entrar em vigor nas seguintes condições:

.6.1 Uma emenda a um artigo desta Convenção deverá entrar em vigor para as Partes que declararam aceitá-la seis meses após a data em que for considerada como tendo sido aceita de acordo com o subparágrafo .5.1.

.6.2 Uma emenda ao Anexo deverá entrar em vigor, com relação a todas as Partes, seis meses após a data em que for considerada aceita, exceto para qualquer Parte que tenha:

.6.2.1 notificado a sua objeção à emenda de acordo com o subparágrafo .5.2 e que não tenha retirado tal objeção; ou

.6.2.2 notificado ao Secretário-Geral, antes da entrada em vigor daquela emenda, que a emenda só deverá entrar em vigor para essa Parte após uma notificação posterior da sua aceitação.

.6.3 Uma Parte que tiver notificado uma objeção de acordo com o subparágrafo .6.2.1 pode notificar posteriormente ao Secretário-Geral que aceita a emenda. Essa emenda deverá entrar em vigor para aquela Parte seis meses após a data da sua notificação de aceitação ou após a data em que a emenda entrar em vigor, o que ocorrer mais tarde.

.6.4 Se uma Parte que tiver feito uma notificação como mencionado no subparágrafo .6.2.2 notificar ao Secretário-Geral a sua aceitação com relação a uma emenda, aquela emenda deverá entrar em vigor para aquela Parte seis meses após a data da sua notificação de aceitação ou após a data em que a emenda entrar em vigor, o que ocorrer mais tarde.

3 Emenda por meio de uma Conferência:

.1 Mediante solicitação de uma Parte, com a concordância de pelo menos um terço das Partes, a Organização deverá convocar uma Conferência de Partes para considerar emendas a esta Convenção.

.2 Uma emenda adotada por tal Conferência por uma maioria de dois terços das Partes presentes e votantes deverá ser comunicada pelo Secretário-Geral a todas as Partes para aceitação.

.3 A menos que a Conferência decida em contrário, a emenda deverá ser considerada como tendo sido aceita e deverá entrar em vigor de acordo com os procedimentos especificados nos subparágrafos 2.5 e 2.6, respectivamente.

4 Qualquer Parte que tiver se recusado a aceitar uma emenda ao Anexo deverá ser tratada como uma não Parte somente para o efeito da aplicação daquela emenda.

5 Qualquer notificação de acordo com este Artigo deverá ser feita por escrito ao Secretário-Geral.

6 O Secretário-Geral deverá informar a todas as Partes e a todos os Membros da Organização:

.1 qualquer emenda que entrar em vigor e a data da sua entrada em vigor, coletivamente e para cada Parte; e

.2 qualquer notificação feita de acordo com este Artigo.

Artigo 19
Denúncia

1 Esta Convenção pode ser denunciada por qualquer Parte a qualquer momento depois de transcorridos dois anos da data em que esta Convenção entrar em vigor para aquela Parte.

2 A denúncia deverá ser feita por meio de uma notificação por escrito ao Secretário-Geral, para surtir efeito um ano após o seu recebimento, ou após um período mais longo a ser especificado na notificação.

Artigo 20
Depositário

1 A presente Convenção deverá ser depositada junto ao Secretário-Geral, que deverá transmitir cópias autenticadas desta Convenção a todos os Estados que a tiverem assinado ou aderido a ela.

2 Além das atribuições especificadas em outros locais desta Convenção, o Secretário-Geral deverá:

.1 informar a todos os Estados que tiverem assinado esta Convenção, ou aderido a ela, sobre:

.1.1 cada nova assinatura ou depósito de um instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, juntamente com a data da assinatura ou do depósito;

.1.2 a data de entrada em vigor desta Convenção;

.1.3 o depósito de qualquer instrumento de denúncia desta Convenção, juntamente com a data em que foi recebido e a data em que a denúncia surte efeito; e

.1.4 outras declarações e notificações recebidas de acordo com esta Convenção; e

.2 logo que esta Convenção entrar em vigor, transmitir o seu texto ao Secretariado das Nações Unidas para registro e publicação de acordo com o Artigo 102 da Carta das Nações Unidas.

Artigo 21
Idiomas

Esta Convenção está elaborada num único original nos idiomas árabe, chinês, inglês, francês, russo e espanhol, sendo cada texto igualmente autêntico.

ELABORADA EM HONG KONG, CHINA, neste décimo quinto dia de maio de dois mil e nove.

EM TESTEMUNHO DO QUE, os abaixo assinados*, estando devidamente autorizados por seus respectivos Governos para tal finalidade, assinaram esta Convenção.

* Assinaturas omitidas

ANEXO

REGRAS PARA A RECICLAGEM SEGURA E AMBIENTALMENTE ADEQUADA DE NAVIOS

Capítulo 1
Disposições Gerais

Regra 1
Definições

Para os propósitos deste Anexo:

1 “*Pessoa competente*” significa uma pessoa com qualificações e treinamento adequados e com conhecimento, experiência e competência suficientes para o desempenho de um trabalho específico. Especificamente, uma pessoa competente pode ser um trabalhador treinado ou um empregado administrativo capaz de reconhecer e de avaliar riscos ocupacionais e a exposição de empregados a materiais potencialmente perigosos ou a condições inseguras em uma Instalação de Reciclagem de Navios, e que seja capaz de especificar a proteção e as precauções necessárias a serem tomadas para eliminar ou reduzir esses perigos, riscos ou exposições. A Autoridade Competente pode definir critérios apropriados para a designação dessas pessoas e pode estabelecer as tarefas a serem atribuídas a elas.

2 “*Empregador*” significa uma pessoa física ou jurídica que emprega um ou mais trabalhadores engajados na Reciclagem de Navios.

3 “*Navio existente*” significa um navio que não seja um navio novo.

4 “*Navio novo*” significa um navio:

.1 para o qual o contrato de construção foi firmado na data de entrada em vigor desta Convenção ou após a mesma; ou
.2 na ausência de um contrato de construção, cuja quilha tenha sido batida, ou que esteja num estágio de construção semelhante na data de entrada em vigor desta Convenção, ou seis meses após a mesma; ou
.3 cuja entrega seja feita na data de entrada em vigor desta Convenção, ou 30 meses após a mesma.

5 “*Instalação nova*” significa a instalação em um navio de sistemas, equipamentos, isolamento ou de outro material após a data em que esta Convenção entrar em vigor.

6 “*Seguro para entrada*” significa um compartimento ou espaço que atenda aos seguintes critérios:

.1 o teor de oxigênio na atmosfera e a concentração de vapores inflamáveis estejam dentro de limites seguros;
.2 quaisquer materiais tóxicos existentes na atmosfera estejam dentro de concentrações permissíveis; e
.3 quaisquer resíduos ou materiais relacionados com o trabalho autorizado pela pessoa competente não causem a liberação incontrolada de materiais tóxicos ou uma concentração não segura de vapores inflamáveis nas condições atmosféricas existentes, enquanto for mantida como determinado.

7 “*Seguro para trabalho a quente*” significa um compartimento ou espaço que atenda aos seguintes critérios:

.1 que exista uma condição segura, não explosiva, inclusive uma condição livre de gases, para a utilização de equipamentos de solda elétrica ou a gás, de equipamentos de corte ou de queima ou de outras formas de chama descoberta, bem como de trabalhos de aquecimento, esmerilhamento ou que produzam centelhas;

.2 que sejam atendidas as exigências para compartimento ou espaço seguro para entrada da Regra 1.6;

.3 que as condições atmosféricas existentes não se alterem em decorrência do trabalho a quente; e

.4 todos os compartimentos e espaços adjacentes tenham sido limpos ou inertizados, ou tratados de maneira suficiente para prevenir o início ou a propagação de incêndios.

8 "*Armador*" significa a pessoa, pessoas ou empresa registrada como proprietária do navio ou, na ausência de registro, a pessoa, pessoas ou empresa que possui o navio, ou qualquer outra organização ou pessoa, como o administrador, ou o afretador a casco nu, que tenha assumido do proprietário a responsabilidade pela operação do navio. No entanto, no caso de um navio de propriedade de um Estado e operado por uma empresa que esteja registrada naquele Estado como operadora, "armadora" do navio, deverá significar aquela empresa. O termo abrange também aqueles que possuem a propriedade do navio por um período de tempo limitado, aguardando a sua venda ou transferência para uma Instalação de Reciclagem de Navios.

9 "*Inspeção do local*" significa uma inspeção da Instalação de Reciclagem de Navios para confirmar as condições descritas na documentação que foi verificada.

10 "*Declaração de Término*" significa uma declaração confirmatória, emitida pela Instalação de Reciclagem de Navios, de que a reciclagem foi concluída de acordo com esta Convenção.

11 "*Navio Tanque*" significa um petroleiro, como definido no Anexo I da MARPOL, ou um navio-tanque de NLS, como definido no Anexo II da MARPOL.

12 "*Trabalhador*" significa qualquer pessoa que realize um trabalho, seja de maneira regular ou temporária, no contexto de uma relação empregatícia, inclusive o pessoal do empreiteiro ou fornecedor.

Regra 2
Aplicabilidade em geral

A menos que expressamente disposto em contrário, o projeto, a construção, as vistorias, a certificação, a operação e a reciclagem de navios deverão ser conduzidos de acordo com o disposto no presente Anexo.

Regra 3
Relação com outras normas, recomendações e orientações

As Partes deverão tomar medidas para cumprir as exigências das regras deste Anexo, levando em consideração as normas, recomendações e orientações pertinentes e aplicáveis, elaboradas pela Organização Internacional do Trabalho e as normas técnicas, recomendações e orientações pertinentes elaboradas com base na Convenção da Basiléia sobre o Controle de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e seu Depósito.

Capítulo 2
Exigências para Navios

Parte A – Projeto, construção, operação e manutenção de navios

Regra 4
Controle de Materiais Potencialmente Perigosos de navios

De acordo com as exigências especificadas no Apêndice 1 desta Convenção, toda Parte deverá:

.1 proibir e/ou restringir a instalação ou a utilização dos materiais potencialmente perigosos listados no Apêndice 1 em navios autorizados a arvorar a sua bandeira ou operando sob a sua autoridade; e

.2 proibir e/ou restringir a instalação ou utilização de tais materiais em navios enquanto estiverem em seus portos, estaleiros, estaleiros para reparos de navios e terminais ao largo (“offshore”),

e deverão tomar medidas efetivas para assegurar que tais navios atendam àquelas exigências.

Regra 5
Inventário de Materiais Potencialmente Perigosos

1 Todo navio novo deverá ter a bordo um Inventário de Materiais Potencialmente Perigosos. O Inventário deverá ser verificado pela Administração, ou por qualquer pessoa ou organização autorizada por ela, levando em consideração as diretrizes, inclusive quaisquer valores limites e isenções contidas nessas diretrizes, elaboradas pela Organização. O Inventário de Materiais Potencialmente Perigosos deverá ser específico para cada navio e deverá, pelo menos:

.1 indicar na Parte 1 os materiais potencialmente perigosos listados nos Apêndices 1 e 2 desta Convenção e contidos na estrutura ou nos equipamentos do navio, a sua localização e suas quantidades aproximadas; e

.2 atestar que o navio atende ao disposto na Regra 4.

2 Os navios existentes deverão atender, na medida do possível, o disposto no parágrafo 1, no máximo até 5 anos após a entrada em vigor desta Convenção, ou antes de serem enviados para reciclagem, se isto ocorrer antes, levando em consideração as diretrizes elaboradas pela Organização e o Sistema Harmonizado de Vistorias e Certificação, da Organização. Os materiais potencialmente perigosos listados no Apêndice 1 deverão ser, pelo menos, identificados quando o Inventário for elaborado. Para os navios existentes, deverá ser elaborado um plano descrevendo a verificação visual/por amostragem por meio da qual foi elaborado o Inventário de Materiais Potencialmente Perigosos, levando em consideração as diretrizes elaboradas pela Organização.

3 A Parte I do Inventário de Materiais Potencialmente Perigosos deverá ser mantida de maneira adequada e atualizada durante toda a vida operacional do navio, refletindo as novas instalações que contenham materiais potencialmente perigosos listados no Apêndice 2 e as alterações relevantes na estrutura e nos equipamentos do navio, levando em consideração as diretrizes elaboradas pela Organização.

4 Antes da reciclagem, além da Parte I ser adequadamente mantida e atualizada, o Inventário deverá incorporar a Parte II para os resíduos produzidos pela operação do navio e a Parte III para suprimentos, e deverá ser verificado pela Administração ou por qualquer pessoa ou organização autorizada por ela, levando em consideração as diretrizes elaboradas pela Organização.

Regra 6
Procedimento para propor emendas aos Apêndices 1 e 2

1 Qualquer Parte pode propor uma emenda ao Apêndice 1 e/ou ao Apêndice 2 de acordo com esta regra. A emenda proposta deverá ser considerada na Organização de acordo com o Artigo 18, parágrafo 2 e com esta regra.

2 Quando a Organização receber uma proposta deverá levá-la também à atenção das Nações Unidas e dos seus Órgãos Especializados, de organizações intergovernamentais que possuam acordos com a Organização e de organizações não governamentais com o status de consultoras da Organização, e deverá disponibilizá-la para elas.

3 O Comitê deverá criar um grupo técnico, de acordo com a Regra 7, para examinar as propostas submetidas de acordo com o parágrafo 1 desta regra.

4 O grupo técnico deverá examinar a proposta juntamente com quaisquer dados adicionais, incluindo decisões adotadas por outros organismos internacionais em relação às próprias listas de materiais ou substâncias potencialmente perigosas, submetidas por qualquer entidade interessada, e deverá avaliar e informar ao Comitê se o material potencialmente perigoso em questão poderá gerar, no contexto da presente Convenção, efeitos adversos significativos sobre a saúde humana ou ao meio ambiente, de modo que se justifique a emenda do Apêndice 1 ou do Apêndice 2. Nesse sentido:

.1 O exame do grupo técnico deverá abranger:

.1.1 uma avaliação da associação entre o material potencialmente perigoso em questão e a probabilidade, no contexto desta Convenção, de que possa levar a efeitos adversos significativos sobre a saúde humana ou ao meio ambiente, com base nos dados submetidos ao grupo ou em outros dados relevantes levados à atenção do grupo;

.1.2 uma avaliação da possível redução do risco que possa ser atribuída às medidas de controle propostas e a quaisquer outras medidas de controle que possam ser consideradas pelo grupo técnico;

.1.3 análise das informações disponíveis sobre a exeqüibilidade das medidas de controle;

.1.4 análise das informações disponíveis sobre outros efeitos decorrentes da introdução de tais medidas de controle relacionadas:
- ao meio ambiente;
- à saúde humana e à segurança, inclusive a dos marítimos e trabalhadores; e
- ao custo para a atividade marítima internacional e outros setores pertinentes.

.1.5 análise da existência de alternativas adequadas ao material potencialmente perigoso a ser controlado, incluindo uma análise dos possíveis riscos dessas alternativas;

.1.6 análise dos riscos oferecidos pelo material potencialmente perigoso durante o processo de reciclagem; e

.1.7 análise dos valores limites adequados e de quaisquer isenções úteis ou necessárias.

.2 Se o grupo técnico achar que é provável que o material potencialmente perigoso em questão possa levar, no contexto desta Convenção, a efeitos adversos significativos sobre a saúde humana ou o meio ambiente, a falta de uma certeza científica plena não deverá ser utilizada como uma razão para impedir que o grupo prossiga numa avaliação da proposta.

.3 O relatório do grupo técnico deverá ser apresentado por escrito e deverá levar em consideração cada uma das avaliações e análises mencionadas no subparágrafo .1, sendo que o grupo técnico pode decidir não prosseguir na avaliação e nas

análises mencionadas nos subparágrafos .1.2 a .1.7 se, após a análise mencionada no subparágrafo .1.1, verificar que a proposta não justifica outras análises.

.4 O relatório do grupo técnico deverá conter, entre outras coisas, uma recomendação sobre se os controles internacionais previstos na presente Convenção se justificam para o material potencialmente perigoso em questão, sobre a adequabilidade das medidas de controle específicas sugeridas na proposta abrangente, ou sobre outras medidas de controle que creiam ser mais adequadas.

5 O Comitê deverá decidir se aprova qualquer proposta para emendar os Apêndices 1 ou 2 e qualquer modificação aos respectivos apêndices, se apropriada, levando em consideração o relatório do grupo técnico. Qualquer emenda proposta deverá especificar a sua aplicação a navios certificados de acordo com esta Convenção antes da entrada em vigor da emenda. Se o relatório achar que é provável que o material potencialmente perigoso em questão possa levar, no contexto desta Convenção, a efeitos adversos significativos sobre a saúde humana ou o meio ambiente, a ausência de certeza científica absoluta não deverá ser utilizada como razão para o adiamento da decisão de listar um material potencialmente perigoso nos Apêndices 1 ou 2. A decisão de não aprovar a proposta não deverá impedir a submissão posterior de uma nova proposta relativa a um material potencialmente perigoso em particular se novas informações vierem à luz.

Regra 7
Grupos Técnicos

1 O Comitê pode estabelecer um ou mais grupos técnicos de acordo com a Regra 6, conforme necessário. O grupo técnico pode ser constituído de representantes das Partes, de Membros da Organização, das Nações Unidas e dos seus Órgãos Especializados, de organizações intergovernamentais que possuam acordos com a Organização e de organizações não governamentais com o status de consultoras da Organização, que deverão incluir de preferência representantes de instituições e de laboratórios com conhecimento do destino ambiental e dos efeitos de substâncias, dos efeitos toxicológicos, de biologia marinha, da saúde humana, de análise econômica, de gerenciamento de riscos, de construção naval, da atividade marítima internacional, de saúde ocupacional e de segurança, ou de outros campos do conhecimento necessários para examinar objetivamente os méritos técnicos de uma proposta.

2 O Comitê deverá decidir quanto aos termos de referência, à organização, à participação e à operação dos grupos técnicos. Tais termos deverão estabelecer a proteção de quaisquer informações confidenciais que possam ser submetidas. Os grupos técnicos podem realizar as reuniões que forem necessárias, mas deverão se empenhar para realizar o seu trabalho por meio de correspondência escrita ou eletrônica, ou de outros meios, como apropriado.

3 Somente os representantes das Partes podem participar da formulação de qualquer recomendação ao Comitê de acordo com a Regra 6. O grupo técnico deverá se empenhar para obter a unanimidade entre os representantes das Partes. Se a unanimidade não for possível, o grupo técnico deverá informar quaisquer opiniões da minoria.

Parte B – Preparação para a Reciclagem do Navio

Regra 8
Exigências de caráter geral

Os navios destinados a serem reciclados deverão:

.1 ser reciclados apenas em Instalações de Reciclagem de Navios que sejam:

.1 autorizadas de acordo com esta Convenção; e

.2 plenamente autorizadas para realizar todas as etapas de reciclagem do navio que o Plano de Reciclagem do Navio especificar para serem realizadas pela Instalação, ou Instalações, de Reciclagem de Navios;

.2 realizar trabalhos no período anterior à entrada na Instalação de Reciclagem de Navios, para minimizar a quantidade de resíduos de carga, de óleo combustível remanescente e de resíduos que ainda permanecerem a bordo;

.3 no caso de um navio tanque, chegar à Instalação de Reciclagem de Navios com os tanques de carga e o(s) compartimento(s) de bombas numa condição tal que estejam prontos para serem certificados como "seguros para entrada", ou como "seguros para trabalho a quente", ou ambos, de acordo com a legislação nacional, as regras e as políticas da Parte sob cuja jurisdição operar a Instalação de Reciclagem de Navios;

.4 fornecer à Instalação de Reciclagem de Navios todas as informações disponíveis relacionadas ao navio, para a elaboração do Plano de Reciclagem do Navio exigido pela Regra 9;

.5 concluir o Inventário exigido pela Regra 5; e

.6 estar certificado pela Administração, ou por uma organização reconhecida por ela, como pronto para reciclagem, antes de ser realizada qualquer atividade de reciclagem.

Regra 9
Plano de Reciclagem do Navio

Antes da reciclagem de qualquer navio, deverá ser elaborado pela Instalação, ou Instalações, de Reciclagem de Navios um Plano de Reciclagem do Navio específico para cada navio, levando em consideração as diretrizes elaboradas pela Organização. O Plano de Reciclagem do Navio deverá:

.1 ser elaborado levando em consideração as informações fornecidas pelo armador do navio;

.2 ser elaborado no idioma que seja aceito pela Parte que autorizou a Instalação de Reciclagem de Navios, e se o idioma utilizado não for o inglês, o francês ou o espanhol, o Plano de Reciclagem do Navio deverá ser traduzido para um desses idiomas, exceto quando a Administração estiver convencida de que isto não é necessário;

.3 conter informações relativas, entre outras coisas, ao estabelecimento, à manutenção e ao monitoramento de condições de "seguro para entrada" e de "seguro para trabalho a quente" e de como gerenciar o tipo e a quantidade de materiais, incluindo os identificados no Inventário de Materiais Potencialmente Perigosos;

.4 de acordo com a declaração depositada conforme o Artigo 16.6, ser explícita ou tacitamente aprovado pela Autoridade Competente que autorizou a Instalação de Reciclagem de Navios. A Autoridade Competente deverá acusar por escrito o recebimento do Plano de Reciclagem do Navio à Instalação de Reciclagem de Navios, ao Armador do Navio e à Administração, até três (3) dias úteis após o seu recebimento, de acordo com a Regra 24. Depois disto:

.1 quando uma Parte exigir uma aprovação explícita do Plano de Reciclagem do Navio, a Autoridade Competente deverá enviar à Instalação de Reciclagem de Navios, ao Armador do Navio e à Administração uma notificação por escrito da sua decisão de aprovar ou de recusar o Plano de Reciclagem do Navio; e

.2 quando uma Parte exigir uma aprovação tácita do Plano de Reciclagem do Navio, a acusação do recebimento do plano deverá especificar a data em que termina o prazo de 14 dias para exame do plano. A Autoridade Competente deverá notificar por escrito à Instalação de Reciclagem de

Navios, ao Armador do Navio e à Administração qualquer objeção ao Plano de Reciclagem do Navio, dentro do período de 14 dias para exame do plano. Quando tal objeção não for notificada por escrito, o Plano de Reciclagem do Navio deverá ser considerado como tendo sido aprovado.

.5 uma vez aprovado de acordo com o parágrafo 4, ser disponibilizado para inspeção pela Administração, ou por quaisquer vistoriadores nomeados, ou por qualquer organização reconhecida por ela; e

.6 quando for utilizada mais de uma Instalação de Reciclagem de Navios, identificar as instalações a serem utilizadas e especificar as atividades de reciclagem e a ordem em que ocorrerão em cada Instalação de Reciclagem de Navios autorizada.

Parte C – Vistorias e certificação

Regra 10
Vistorias

1 Os navios aos quais se aplica esta Convenção deverão ser submetidos às vistorias abaixo especificadas:

.1 uma vistoria inicial antes do navio ser posto em serviço, ou antes de ser emitido o Certificado Internacional sobre Inventário de Materiais Potencialmente Perigosos. Essa vistoria deverá verificar se a Parte I do Inventário exigido pela Regra 5 está de acordo com as exigências desta Convenção;

.2 uma vistoria de renovação a intervalos especificados pela Administração, mas não superiores a cinco anos. Essa vistoria deverá verificar se a Parte I do Inventário de Materiais Potencialmente Perigosos exigido pela Regra 5 está de acordo com as exigências desta Convenção;

.3 uma vistoria adicional, seja ela geral ou parcial de acordo com as circunstâncias, pode ser feita mediante solicitação do armador após uma alteração, substituição ou um reparo significativo na estrutura, nos equipamentos, sistemas, acessórios e material. Essa vistoria deverá ser tal que assegure que qualquer alteração, substituição ou reparo significativo tenha sido feito de modo que o navio continue a atender às exigências desta Convenção, e que a Parte I do Inventário seja emendada como for necessário; e

.4 uma vistoria final antes do navio ser retirado de serviço e antes de ter início a sua reciclagem. Essa vistoria deverá verificar:

.1 se o Inventário de Materiais Potencialmente Perigosos, como exigido pela Regra 5.4, está de acordo com as exigências desta Convenção, levando em consideração as diretrizes elaboradas pela Organização;

.2 se o Plano de Reciclagem do Navio, como exigido pela Regra 9, reflete corretamente as informações contidas no Inventário de Materiais Potencialmente Perigosos, como exigido pela Regra 5.4, e contém informações relativas ao estabelecimento, manutenção e monitoramento das condições de "seguro para entrada" e de "seguro para trabalho a quente"; e

.3 se a Instalação, ou Instalações, de Reciclagem de Navios em que o navio deverá ser reciclado possuem uma autorização válida de acordo com esta Convenção.

2 As vistorias de navios com o propósito de exigir o cumprimento do disposto nesta Convenção deverão ser realizadas por funcionários da Administração, levando em consideração as diretrizes elaboradas pela Organização. A Administração pode, entretanto, confiar a vistoria a vistoriadores nomeados para esta finalidade ou a organizações reconhecidas por ela.

3 Uma Administração que nomear vistoriadores, ou que reconhecer organizações, para realizar vistorias, como mencionado no parágrafo 2, deverá dar, no mínimo, poderes a esses vistoriadores nomeados, ou a essas organizações reconhecidas, para:

.1 exigir que um navio que vistoriaram cumpra o disposto nesta Convenção; e

.2 realizar vistorias e inspeções, se solicitado pelas autoridades apropriadas de um Estado do porto que seja Parte.

4 Em todos os casos, a Administração envolvida será responsável por assegurar que a vistoria seja realizada de maneira completa e eficiente e deverá se encarregar de assegurar as medidas necessárias para atender a esta obrigação.

5 As vistorias iniciais e de renovação devem ser harmonizadas com as vistorias exigidas por outros instrumentos legais da Organização aplicáveis.

Regra 11
Emissão e endosso de certificados

1 Um Certificado Internacional sobre Inventário de Materiais Potencialmente Perigosos deverá ser emitido pela Administração, ou por qualquer pessoa ou organização autorizada por ela, após a conclusão com êxito de uma vistoria inicial ou de renovação realizada de acordo com a Regra 10, para quaisquer navios aos quais se aplique a Regra 10, exceto para navios existentes para os quais sejam realizadas, ao mesmo tempo, tanto uma vistoria inicial como uma vistoria final, levando em consideração as diretrizes elaboradas pela Organização.

2 O Certificado Internacional sobre Inventário de Materiais Potencialmente Perigosos emitido de acordo com o parágrafo 1, mediante solicitação do armador, deverá ser endossado pela Administração, ou por qualquer pessoa ou organização autorizada por ela, após a conclusão com êxito de uma vistoria adicional realizada de acordo com a Regra 10.

3 Apesar do disposto na Regra 14.2 e das exigências da Regra 10.1.2, quando a vistoria de renovação for concluída até três meses antes da data em que expira a validade do certificado existente, o novo certificado deverá ser válido a partir da data do término da vistoria de renovação até uma data que não exceda cinco anos a partir da data em que expirou a validade do certificado existente.

4 Quando a vistoria de renovação for concluída após a data em que expirou a validade do certificado existente, o novo certificado deverá ser válido a partir da data do término da vistoria de renovação até uma data que não exceda cinco anos a partir da data em que expirou a validade do certificado existente.

5 Quando a vistoria de renovação for concluída mais de três meses antes da data em que expira a validade do certificado existente, o novo certificado deverá ser válido a partir da data do término da vistoria de renovação até uma data que não exceda cinco anos a partir da data do término da vistoria de renovação.

6 Se um certificado for emitido para um período inferior a cinco anos, a Administração pode prorrogar a sua validade além da data em que ele expira até o período máximo especificado na Regra 10.1.2.

7 Se uma vistoria de renovação for concluída e um novo certificado não puder ser emitido, ou colocado a bordo do navio, antes da data em que expira a validade do certificado existente, a pessoa ou organização autorizada pela Administração pode endossar o certificado existente, e tal certificado deverá ser aceito como válido por mais um período que não deverá ser superior a cinco meses após a data em que expirou a sua validade.

8 Se um navio, no momento em que expirar a validade de um certificado, não estiver num porto no qual deverá ser vistoriado, a Administração pode prorrogar o período de validade de seu certificado, mas essa prorrogação só deverá ser concedida com o propósito de permitir que o navio complete a sua viagem até o porto em que deverá ser vistoriado e, também, somente nos casos em que pareça adequado e razoável fazer isso. Nenhum

certificado deverá ser prorrogado por um período superior a três meses, e um navio ao qual for concedida essa prorrogação não deverá, na sua chegada ao porto em que deverá ser vistoriado, ser autorizado em virtude daquela prorrogação a deixar o porto sem possuir um novo certificado. Quando a vistoria de renovação for concluída, o novo certificado deverá ser válido até uma data que não exceda cinco anos a partir da data em que expirou a validade do certificado anterior, antes de ter sido concedida a prorrogação.

9 Um certificado emitido para um navio empregado em viagens curtas, que não tenha sido prorrogado de acordo com as disposições anteriores desta regra, pode ser prorrogado pela Administração por um período de graça de até um mês a partir da data de término da validade declarada no próprio certificado. Quando a vistoria de renovação for concluída, o novo certificado deverá ser válido até uma data que não exceda cinco anos a partir da data em que expirou a validade do certificado anterior, antes de ter sido concedida a prorrogação.

10 Em circunstâncias especiais, como determinado pela Administração, um novo certificado não precisa ser datado a partir da data em que expira a validade do certificado existente, como exigido pelo parágrafo 4, 8 ou 9 desta regra. Nessas circunstâncias especiais, o novo certificado deverá ser válido até uma data que não exceda cinco anos após o término da vistoria de renovação.

11 Um Certificado Internacional de Pronto para Reciclagem deverá ser emitido pela Administração, ou por qualquer pessoa ou organização autorizada por ela, após a conclusão com êxito de uma vistoria final, de acordo com o disposto na Regra 10, a quaisquer navios aos quais se aplique a Regra 10, levando em consideração a autorização da Instalação de Reciclagem de Navios e as diretrizes elaboradas pela Organização.

12 Um certificado emitido sob a autoridade de uma Parte deverá ser aceito pelas outras Partes e considerado, para todos os efeitos, garantido por esta Convenção como tendo a mesma validade que um certificado emitido pelas mesmas. Os certificados deverão ser emitidos ou endossados pela Administração, ou por qualquer pessoa ou organização devidamente autorizada por ela. Em todos os casos, a Administração assume plena responsabilidade pelo certificado.

Regra 12
Emissão e endosso de um certificado por outra Parte

1 Mediante solicitação de uma Administração, outra Parte pode fazer com que um navio seja vistoriado e, se estiver convencida de que está sendo cumprido o disposto nesta Convenção, deverá emitir ou autorizar a emissão de um certificado para o navio e, quando for apropriado, endossar ou autorizar o endosso do certificado existente no navio, de acordo com este Anexo.

2 Uma cópia do certificado e uma cópia do relatório da vistoria deverão ser transmitidas logo que possível à Administração que fez a solicitação.

3 Um certificado assim emitido deverá conter uma declaração informando que foi emitido mediante solicitação de uma Administração e deverá ter a mesma validade e receber o mesmo reconhecimento que um certificado emitido por essa Administração.

4 Não deverá ser emitido qualquer certificado a um navio autorizado a arvorar a bandeira de um Estado que não seja uma Parte.

Regra 13
Formato dos certificados

Os certificados deverão ser redigidos num idioma oficial da Parte que o emitir, no formato apresentado nos Apêndices 3 e 4. Se o idioma utilizado não for o inglês, o francês ou o espanhol, o texto deverá conter uma tradução para um desses idiomas. A Administração pode, entretanto, emitir o Certificado Internacional sobre Inventário de Materiais

Potencialmente Perigosos redigido apenas em um idioma oficial da Parte emissora, para navios não empregados em viagens para portos ou para terminais ao largo (“offshore”) sob a jurisdição de outras Partes desta Convenção, e o Certificado Internacional de Pronto para Reciclagem redigido apenas em um idioma oficial da Parte emissora, para navios reciclados em Instalações de Reciclagem de Navios sob a jurisdição da mesma.

Regra 14
Duração e validade dos certificados

1 Um Certificado Internacional sobre Inventário de Materiais Potencialmente Perigosos emitido de acordo com a Regra 11 ou 12 deixará de ser válido em qualquer dos seguintes casos:

.1 se as condições do navio não corresponderem substancialmente às particularidades contidas no certificado, inclusive quando a Parte I do Inventário de Materiais Potencialmente Perigosos não estiver corretamente mantida e atualizada, refletindo alterações ocorridas na estrutura e nos equipamentos do navio, de acordo com as diretrizes elaboradas pela Organização;

.2 por ocasião da transferência do navio para a bandeira de outro Estado. Só poderá ser emitido um novo certificado quando a Parte emissora estiver plenamente convencida de que o navio está de acordo com as exigências da Regra 10. No caso de uma transferência entre Partes, se for solicitado até três meses após ter ocorrido a transferência, a Parte cuja bandeira o navio estava anteriormente autorizado a arvorar deverá, logo que possível, transmitir à Administração cópias dos certificados levados pelo navio antes da transferência e, se houver, cópias dos relatórios das vistorias pertinentes;

.3 se a vistoria de renovação não for concluída dentro dos períodos especificados de acordo com as Regras 10.1 e 11; ou

.4 se o certificado não estiver endossado de acordo com a Regra 11 ou 12.

2 Um Certificado Internacional sobre Inventário de Materiais Potencialmente Perigosos deverá ser emitido por um período especificado pela Administração, que não deverá ser superior a cinco anos.

3 Um Certificado Internacional de Pronto para Reciclagem deverá ser emitido por um período especificado pela Administração, que não deverá ser superior a três meses.

4 Um Certificado Internacional de Pronto para Reciclagem, emitido de acordo com a Regra 11 ou 12, deixará de ser válido se as condições do navio não corresponderem substancialmente às particularidades contidas no certificado.

5 O Certificado Internacional de Pronto para Reciclagem pode ser prorrogado pela Administração, ou por qualquer pessoa ou organização autorizada por ela, para uma única viagem ponto a ponto até a Instalação de Reciclagem de Navios.

Capítulo 3
Exigências para Instalações de Reciclagem de Navios

Regra 15
Controle das Instalações de Reciclagem de Navios

1 Toda Parte deverá criar uma legislação, regras e padrões necessários para assegurar que as Instalações de Reciclagem de Navios sejam projetadas, construídas e operadas de uma maneira segura e ambientalmente adequada, de acordo com as regras desta Convenção.

2 Toda Parte deverá estabelecer um mecanismo para autorizar Instalações de Reciclagem de Navios em condições apropriadas para assegurar que essas Instalações atendam às exigências desta Convenção.

3 Toda Parte deverá criar um mecanismo para assegurar que as Instalações de Reciclagem de Navios atendam às exigências deste capítulo, incluindo o estabelecimento e a utilização efetiva de inspeções, monitoramento e disposições para impor o cumprimento das exigências, inclusive poderes para entrada e retirada de amostras. Esse mecanismo pode incluir um esquema de auditorias a serem realizadas pela Autoridade Competente, ou por uma organização reconhecida pela Parte, levando em consideração as diretrizes elaboradas pela Organização, devendo os resultados dessas auditorias ser informados à Organização.

4 Toda Parte deverá designar uma ou mais Autoridades Competentes e o ponto de contato único a ser utilizado pela Organização, pelas Partes desta Convenção e por outras entidades interessadas, para questões relativas às Instalações de Reciclagem de Navios que estiverem operando na jurisdição daquela Parte.

Regra 16
Autorização para Instalações de Reciclagem de Navios

1 As Instalações de Reciclagem de Navios que reciclam navios aos quais se aplica esta Convenção, ou navios tratados de maneira semelhante de acordo com o Artigo 3.4, deverão ser autorizadas por uma Parte, levando em consideração as diretrizes elaboradas pela Organização.

2 A autorização deverá ser dada pela Autoridade Competente e deverá incluir a verificação da documentação exigida por esta Convenção e uma inspeção no local. A Autoridade Competente pode, entretanto, confiar a autorização de Instalações de Reciclagem de Navios a organizações reconhecidas por ela.

3 A Parte deverá informar à Organização as responsabilidades e condições específicas da autoridade delegada às organizações reconhecidas, para disseminação às Partes. Em todos os casos, a Autoridade Competente detém plena responsabilidade pela autorização concedida.

4 A autorização deverá ser redigida no formato apresentado no Apêndice 5. Se o idioma utilizado não for o inglês, o francês ou o espanhol, o texto deverá conter uma tradução para um desses idiomas.

5 A autorização deverá ser válida por um período especificado pela Parte, mas não superior a cinco anos. A Parte deverá indicar em que condições a autorização será emitida, retirada, suspensa, alterada e renovada, e informar essas condições às Instalações de Reciclagem de Navios. Se uma Instalação de Reciclagem de Navios se recusar a sofrer uma inspeção pela Autoridade Competente, ou pela organização reconhecida que estiver agindo em seu nome, a autorização deverá ser suspensa ou retirada.

6 Se os incidentes ou ações tomadas na Instalação de Reciclagem de Navios tiverem um efeito tal que as condições para a autorização não sejam mais atendidas, a Instalação de Reciclagem de Navios deverá informar à Autoridade Competente. Em decorrência, as

Autoridades Competentes podem decidir suspender ou retirar a autorização, ou exigir que sejam tomadas ações corretivas pela Instalação de Reciclagem de Navios.

Regra 17
Exigências de caráter geral

1 As Instalações de Reciclagem de Navios autorizadas por uma Parte deverão criar sistemas de gerenciamento, procedimentos e técnicas que não ofereçam riscos à saúde dos trabalhadores envolvidos ou à população vizinha às instalações, e que previnam, reduzam, minimizem e que, na medida do possível, eliminem os efeitos adversos ao meio ambiente causados pela reciclagem de navios, levando em consideração as diretrizes elaboradas pela Organização.

2 Para navios aos quais se aplique esta Convenção, ou para navios tratados de maneira semelhante de acordo com o Artigo 3.4, as Instalações de Reciclagem de Navios autorizadas por uma Parte deverão:

- .1 só aceitar navios que:
  - .1 cumpram o disposto nesta Convenção; ou
  - .2 atendam às exigências desta Convenção;
- .2 só aceitar navios que estejam autorizadas a reciclar; e
- .3 ter disponível a documentação relativa à sua autorização, se essa documentação for solicitada por um armador que esteja pensando em reciclar um navio naquela Instalação de Reciclagem de Navios.

Regra 18
Plano da Instalação de Reciclagem de Navios

As Instalações de Reciclagem de Navios autorizadas por uma Parte deverão elaborar um Plano da Instalação de Reciclagem de Navios. O plano deverá ser adotado pelos diretores ou pelo órgão apropriado da Companhia de Reciclagem, e deverá incluir:

- .1 uma política assegurando a segurança dos trabalhadores e a proteção da saúde humana e do meio ambiente, incluindo o estabelecimento de objetivos que levem à minimização e à eliminação, na medida do possível, dos efeitos adversos sobre a saúde humana e o meio ambiente causados pela reciclagem de navios;
- .2 um sistema para assegurar a implementação das exigências estabelecidas nesta Convenção, a obtenção das metas estabelecidas na política da Companhia de Reciclagem e a melhoria contínua dos procedimentos e normas utilizadas nos trabalhos de reciclagem de navios;
- .3 a identificação das atribuições e responsabilidades dos empregadores e dos trabalhadores ao realizar os trabalhos de reciclagem de navios;
- .4 um programa para fornecer as informações e o treinamento apropriados aos trabalhadores para a operação segura e ambientalmente adequada da Instalação de Reciclagem de Navios;
- .5 um plano de preparação para emergências e resposta;
- .6 um sistema para monitorar o desempenho da reciclagem de navios;
- .7 um sistema de manutenção de registros mostrando como é realizada a reciclagem de navios;
- .8 um sistema para informar a ocorrência de descargas, emissões, incidentes e acidentes que causem ou que possam causar danos à segurança dos trabalhadores, à saúde humana e ao meio ambiente; e
- .9 um sistema para informar a ocorrência de doenças ocupacionais, acidentes, lesões e outros efeitos adversos sobre a segurança dos trabalhadores e a saúde humana;

levando em consideração as diretrizes elaboradas pela Organização.

Regra 19
Prevenção de efeitos adversos à saúde humana e ao meio ambiente

As Instalações de Reciclagem de Navios autorizadas por uma Parte deverão estabelecer e utilizar procedimentos para:

.1 prevenir explosões, incêndios e outras condições inseguras, assegurando que sejam estabelecidos, mantidos e monitorados as condições e os procedimentos de segurança para trabalho a quente durante toda a reciclagem de navios;

.2 prevenir danos causados por atmosferas perigosas e por outras condições inseguras, assegurando que sejam estabelecidos, mantidos e monitorados as condições e os procedimentos de segurança para entrada em compartimentos e espaços do navio, inclusive em espaços fechados e confinados, durante toda a reciclagem de navios;

.3 prevenir outros acidentes, doenças ocupacionais e lesões ou outros efeitos adversos sobre a saúde humana e o meio ambiente; e

.4 prevenir, durante toda a reciclagem de navios, derramamentos ou emissões que possam causar danos à saúde humana e/ou ao meio ambiente;

levando em consideração as diretrizes elaboradas pela Organização.

Regra 20
Manejo seguro e ambientalmente adequado de materiais potencialmente perigosos

1 As Instalações de Reciclagem de Navios autorizadas por uma Parte deverão assegurar a remoção segura e ambientalmente adequada de qualquer material potencialmente perigoso contido em um navio certificado de acordo com a Regra 11 ou 12. A pessoa, ou pessoas, encarregadas dos trabalhos de reciclagem e os trabalhadores deverão estar familiarizadas com as exigências desta Convenção pertinentes às suas tarefas e, em especial, utilizar ativamente o Inventário de Materiais Potencialmente Perigosos e o Plano de Reciclagem do Navio, antes e durante a remoção de materiais potencialmente perigosos.

2 As Instalações de Reciclagem de Navios autorizadas por uma Parte deverão assegurar que todos os materiais potencialmente perigosos detalhados no Inventário sejam identificados, rotulados, embalados e removidos o máximo possível antes de cortar o navio por trabalhadores treinados e equipados, levando em consideração as diretrizes elaboradas pela Organização, em especial:

.1 líquidos, resíduos e sedimentos potencialmente perigosos;

.2 substâncias ou objetos contendo metais pesados, como chumbo, mercúrio, cádmio e cromo hexavalente;

.3 tintas e revestimentos que sejam altamente inflamáveis e/ou que levem à liberação de tóxicos;

.4 amianto e materiais que contenham amianto;

.5 bifenil policlorado (PCB) e materiais que contenham PCBs, assegurando que sejam evitados equipamentos indutores de calor durante esse trabalho;

.6 clorofluorcarbonetos (CFC) e halons; e

.7 outros materiais potencialmente perigosos não listados acima e que não façam parte da estrutura do navio.

3 As Instalações de Reciclagem de Navios autorizadas por uma Parte deverão fornecer e assegurar um manejo seguro e ambientalmente adequado de todos os materiais potencialmente perigosos e resíduos retirados do navio reciclado naquela Instalação de Reciclagem de Navios. O manejo dos resíduos e os locais de depósito deverão estar identificados para permitir um manejo ainda mais seguro e ambientalmente adequado dos materiais.

4 Todos os resíduos gerados na atividade de reciclagem deverão ser mantidos separados dos materiais e equipamentos recicláveis, rotulados, armazenados em condições apropriadas que não ofereçam risco aos trabalhadores, à saúde humana ou ao meio ambiente, e só deverão ser transferidos para uma instalação de manejo de resíduos autorizada a lidar com o seu tratamento e com o seu depósito de uma maneira segura e ambientalmente adequada.

Regra 21
Preparação e resposta a emergências

As Instalações de Reciclagem de Navios autorizadas por uma Parte deverão estabelecer e manter um plano de preparação e resposta a emergências. O plano deverá ser feito levando em consideração a localização e os arredores da Instalação de Reciclagem de Navios, e deverá levar em conta o vulto e a natureza das atividades relacionadas com o trabalho de reciclagem de cada navio. Além disto, o plano deverá:

.1 assegurar que os equipamentos necessários e os procedimentos a serem seguidos no caso de uma emergência estejam no lugar, e que sejam realizados exercícios regularmente;

.2 assegurar que sejam fornecidas as informações, comunicações internas e coordenação necessária para proteger todas as pessoas e o meio ambiente no caso de uma emergência na Instalação de Reciclagem de Navios;

.3 prover comunicações e informações com e para a Autoridade Competente relevante, a vizinhança e os serviços de resposta a emergências;

.4 prover os primeiros socorros e a assistência médica, o combate a incêndio e a evacuação de todas as pessoas que estiverem na Instalação de Reciclagem de Navios, e a prevenção da poluição; e

.5 prover informações pertinentes e treinamento a todos os trabalhadores da Instalação de Reciclagem de Navios, em todos os níveis e de acordo com as suas competências, incluindo exercícios regulares de prevenção de emergências e de procedimentos de preparação e resposta.

Regra 22
Segurança e treinamento dos trabalhadores

1 As Instalações de Reciclagem de Navios autorizadas por uma Parte deverão prover a segurança dos trabalhadores, por meio de medidas incluindo:

.1 assegurar a disponibilidade, a manutenção e a utilização de equipamentos de proteção pessoal e das roupas necessárias para todos os trabalhos de reciclagem de navios;

.2 assegurar que sejam proporcionados programas de treinamento para permitir que os trabalhadores realizem com segurança todos os trabalhos de reciclagem de navios que estiverem designados para realizar; e

.3 assegurar que seja proporcionado a todos os trabalhadores da Instalação de Reciclagem de Navios o treinamento e a familiarização apropriados, antes de realizar qualquer trabalho de reciclagem de navios.

2 As Instalações de Reciclagem de Navios autorizadas por uma Parte deverão fornecer e assegurar a utilização de equipamentos de proteção individual para os trabalhos que exijam tal utilização, incluindo:

.1 proteção para a cabeça;

.2 proteção para o rosto e para os olhos;

.3 proteção para as mãos e para os pés;

.4 equipamentos de proteção respiratória;

.5 proteção auditiva;

.6 proteção contra contaminação radioativa;

.7 proteção contra quedas; e

.8 roupas apropriadas.

3 As Instalações de Reciclagem de Navios autorizadas por uma Parte podem cooperar umas com as outras para proporcionar treinamento aos trabalhadores. Levando em consideração as diretrizes elaboradas pela Organização, os programas de treinamento mencionados no parágrafo 1.2 desta regra deverão:

.1 abranger todos os trabalhadores, inclusive o pessoal das empreiteiras e os empregados da Instalação de Reciclagem de Navios;
.2 ser realizados por pessoas competentes;
.3 prover um treinamento inicial e um treinamento de atualização a intervalos adequados;
.4 incluir uma avaliação dos participantes quanto à sua compreensão e retenção do conteúdo do treinamento;
.5 ser revisto periodicamente e alterado de acordo com a necessidade; e
.6 estar documentados.

Regra 23
Comunicação de incidentes, acidentes, doenças ocupacionais e efeitos crônicos

1 As Instalações de Reciclagem de Navios autorizadas por uma Parte deverão comunicar à Autoridade Competente quaisquer incidentes, acidentes, doenças ocupacionais ou efeitos crônicos que estejam causando ou que possam causar riscos à segurança dos trabalhadores, à saúde humana e ao meio ambiente.

2 Os relatórios deverão conter a descrição do incidente, acidente, doença ocupacional ou efeito crônico, a sua causa, a ação de resposta, as conseqüências e as ações corretivas a serem tomadas.

Capítulo 4
Exigências Relativas ao Envio de Comunicações

Regra 24
Exigências relativas à notificação inicial e ao envio de comunicações

1 Um armador deverá notificar à Administração, no momento devido e por escrito, a sua intenção de reciclar um navio, para permitir que a Administração se prepare para a vistoria e certificação exigidas por esta Convenção.

2 Uma Instalação de Reciclagem de Navios, ao se preparar para receber um navio para reciclagem, deverá notificar tal intenção, no momento devido e por escrito, à sua Autoridade Competente. A notificação deverá conter pelo menos os seguintes detalhes relativos ao navio:

- .1 nome do Estado cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar;
- .2 data em que o navio foi registrado naquele Estado;
- .3 número de identificação do navio (número IMO);
- .4 número do casco, atribuído no momento da entrega do navio novo;
- .5 nome e tipo do navio;
- .6 porto em que o navio está registrado;
- .7 nome e endereço do Armador, bem como o número de identificação do armador registrado na IMO;
- .8 nome e endereço da companhia, bem como o número IMO de identificação da companhia;
- .9 nome de todas as sociedades classificadoras em que o navio está classificado;
- .10 principais particularidades do navio (Comprimento total (LOA), Boca (Moldada), Pontal (Moldado), Peso Leve, Arqueação Bruta e Leve e tipo e potência das máquinas);
- .11 Inventário de Materiais Potencialmente Perigosos; e
- .12 minuta do plano de reciclagem do navio para aprovação de acordo com a Regra 9.

3 Quando o navio destinado a ser reciclado tiver obtido o Certificado Internacional de Pronto para Reciclagem, a Instalação de Reciclagem de Navios deverá informar à sua Autoridade Competente o início planejado da reciclagem do navio. O relatório com as informações deverá estar de acordo com o modelo apresentado no Apêndice 6, e deverá conter, pelo menos, uma cópia do Certificado Internacional de Pronto para Reciclagem. A reciclagem do navio não deverá ter início antes do envio do relatório.

Regra 25
Comunicação ao término da reciclagem

Quando a reciclagem parcial ou completa de um navio for concluída de acordo com as exigências desta Convenção, deverá ser emitida pela Instalação de Reciclagem de Navios uma Declaração de Conclusão e informada à sua Autoridade Competente. Essa comunicação deve ser redigida como mostrado no Apêndice 7. As Autoridades Competentes deverão enviar uma cópia da Declaração à Administração que emitiu o Certificado Internacional de Pronto para Reciclagem para o navio. A Declaração deverá ser emitida até 14 dias após a data do término da reciclagem parcial ou completa do navio, feita de acordo com o Plano de Reciclagem do Navio, e deverá incluir um relatório dos incidentes e acidentes que causaram danos à saúde humana e/ou ao meio ambiente, se tiver ocorrido algum.

APÊNDICE 1
CONTROLE DE MATERIAIS POTENCIALMENTE PERIGOSOS

Material Potencialmente Perigoso	Definições	Medidas de Controle
Amianto	Materiais contendo amianto.	Para todos os navios, deverão ser proibidas novas instalações de materiais que contenham amianto.
Substâncias que destroem a camada de ozônio	"Substâncias que destroem a camada de ozônio" significa as substâncias controladas definidas no parágrafo 4 do Artigo 1 do Protocolo de Montreal sobre Substâncias que Destroem a Camada de Ozônio, 1987, listadas nos Anexos A, B,C ou E do mencionado Protocolo em vigor no momento da aplicação ou da interpretação deste Anexo. As substâncias que destroem a camada de ozônio que podem ser encontradas a bordo de um navio abrangem, mas não se restringem a: Halon 1211 Bromoclorodifluormetano Halon 1301 Bromotrifluormetano Halon 2402 1,2-Dibromo-1,1,2,2- tetrafluoretano (também conhecido como Halon 114B2) CFC-11 Triclorofluormetano CFC-12 Diclorodifluormetano CFC-113 1,1,2-Tricloro-1,2,2- trifluoretano CFC-114 1,2-Dicloro-1,1,2,2-tetrafluoretano CFC-115 Cloropentafluoretano	Para todos os navios, deverão ser proibidas novas instalações que contenham substâncias que destroem a camada de ozônio, exceto aquelas que contenham hidroclorofluorcarbonos (HCFCs), que serão permitidas até 1º de janeiro de 2020.
Bifenil policlorado (PCB)	"Bifenil policlorado" significa os compostos aromáticos formados de tal modo que os átomos de hidrogênio existentes na molécula de bifenil (dois anéis de benzeno unidos por uma única ligação carbono-carbono) podem ser substituídos por até dez átomos de cloro. As substâncias que destroem a camada de ozônio que podem ser encontradas a bordo de um navio incluem, mas não se restringem a: Halon 1211 Bromoclorodifluormetano Halon 1301 Bromotrifluormetano Halon 2402 1,2-Dibromo-1,1,2,2- tetrafluoretano (também conhecido como Halon 114B2) CFC-11 Triclorofluormetano CFC-12 Diclorodifluormetano CFC-113 1,1,2-Tricloro-1,2,2- trifluoretano CFC-114 1,2-Dicloro-1,1,2,2-tetrafluoretano CFC-115 Cloropentafluoretano	Para todos os navios, deverão ser proibidas novas instalações de materiais que contenham bifenil policlorado.
Compostos e sistemas antiincrustantes	Compostos e sistemas antiincrustantes regulados de acordo com o Anexo I da Convenção Internacional sobre Controle de Sistemas Antiincrustantes Danosos em Navios, 2001 (Convenção AFS) em vigor no momento da aplicação ou da interpretação deste Anexo.	1. Nenhum navio deverá aplicar sistemas antiincrustantes que contenham compostos à base de organoestanho ou qualquer outro sistema antiincrustante cuja aplicação ou utilização seja proibida pela Convenção AFS. 2. Nenhum navio novo, ou nenhuma instalação nova em navios, deverá aplicar ou empregar compostos ou sistemas antiincrustantes de uma maneira incompatível com a Convenção AFS.

APÊNDICE 2

LISTA MÍNIMA DE ITENS PARA O INVENTÁRIO DE MATERIAIS POTENCIALMENTE PERIGOSOS

Quaisquer Materiais Potencialmente Perigosos listados no Apêndice 1
Cádmio e Compostos de Cádmio
Cromo Hexavalente e Compostos de Cromo Hexavalente
Chumbo e Compostos de Chumbo
Mercúrio e Compostos de Mercúrio
Bifenil Polibromados (PBBs)
Éteres Difenil Polibromados (PDBEs)
Naftalenos Policlorados (mais de 3 átomos de cloro)
Substâncias Radioativas
Certas Parafinas Cloradas de Cadeia Curta (Alcanos, C10-C13, cloro)

APÊNDICE 3

MODELO DO CERTIFICADO INTERNACIONAL SOBRE INVENTÁRIO DE MATERIAIS POTENCIALMENTE PERIGOSOS

CERTIFICADO INTERNACIONAL SOBRE INVENTÁRIO DE MATERIAIS POTENCIALMENTE PERIGOSOS

(Nota: Este certificado deverá ser suplementado pela Parte I do Inventário de Materiais Potencialmente Perigosos)

(*Selo oficial*) (*Estado*)

Emitido de acordo com o disposto na Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e Ambientalmente Adequada de Navios, 2009 (daqui em diante referida como "a Convenção") sob a autoridade do Governo de

....

(*Designação completa do país)*

por ....

(*Designação completa da pessoa ou organização autorizada de acordo com o disposto na Convenção*)

Particularidades do Navio

Nome do navio	
Número ou letras características	
Porto de registro	
Arqueação bruta	
Número IMO	
Nome e endereço do armador	
Número de identificação do armador registrado na IMO	
Número de identificação da companhia na IMO	
Data da construção	

Particularidades da Parte I do Inventário de Materiais Potencialmente Perigosos

Nº de identificação/verificação da Parte I do Inventário de Materiais Potencialmente Perigosos: ....

> Nota: A Parte I do Inventário de Materiais Potencialmente Perigosos, como exigida pela Regra 5 do Anexo da Convenção, é uma parte essencial do Certificado Internacional relativo ao Inventário de Materiais Potencialmente Perigosos e deve acompanhar sempre o certificado. A Parte I do Inventário de Materiais Potencialmente Perigosos deve ser redigida com base no modelo padrão mostrado nas diretrizes elaboradas pela Organização.

ISTO É PARA CERTIFICAR:

1. que o navio foi vistoriado de acordo com a Regra 10 do Anexo da Convenção; e
2. que a vistoria mostra que a Parte I do Inventário de Materiais Potencialmente Perigosos atende plenamente às exigências aplicáveis da Convenção.

Data de término da vistoria em que se baseia este certificado: ....
(dd/mm/aaaa)

Este certificado é válido até: ....
(dd/mm/aaaa)

Emitido em ……………………………………………………………………………….....
(*Local de emissão do certificado*)

(dd/mm/aaaa) ....
(*Data da emissão*) (*Assinatura do funcionário devidamente autorizado a emitir o certificado*)

(*Selo ou carimbo da autoridade, como apropriado*)

ENDOSSO PARA PRORROGAR O CERTIFICADO, SE FOR VÁLIDO POR MENOS DE CINCO ANOS, QUANDO SE APLICAR A REGRA 11.6 †

O navio atende às disposições pertinentes da Convenção, e este Certificado deverá, de acordo com a Regra 11.6 do Anexo da Convenção, ser aceito como válido até (dd/mm/aaaa) ....

Assinado: ....
(*Assinatura do funcionário devidamente autorizado*)

Local: ....

Data: ....(dd/mm/aaaa)

(*Selo ou carimbo da autoridade, como apropriado*)

ENDOSSO QUANDO A VISTORIA DE RENOVAÇÃO TIVER SIDO CONCLUÍDA E SE APLICAR A REGRA 11.7 *

O navio atende às disposições pertinentes da Convenção, e este Certificado deverá, de acordo com a Regra 11.7 do Anexo da Convenção, ser aceito como válido até (dd/mm/aaaa) ....

Assinado: ....
(*Assinatura do funcionário devidamente autorizado*)

Local: ....

Data: ....(dd/mm/aaaa)

(*Selo ou carimbo da autoridade, como apropriado*)

---

† Deverá ser tirada uma cópia desta página do endosso dado na vistoria e acrescentada ao certificado como for considerado necessário pela Administração.

ENDOSSO PARA PRORROGAR A VALIDADE DO CERTIFICADO ATÉ CHEGAR AO PORTO DA VISTORIA, OU POR UM PERÍODO DE GRAÇA, QUANDO SE APLICAR A REGRA 11.8 OU 11.9 ‡

Este certificado deverá, de acordo com a Regra 11.8 ou 11.9 § do Anexo da Convenção, ser aceito até (dd/mm/aaaa): ....

Assinado: ....
(*Assinatura do funcionário devidamente autorizado*)

Local: ....

Data: ....(dd/mm/aaaa)

(*Selo ou carimbo da autoridade, como apropriado*)

ENDOSSO PARA VISTORIA ADICIONAL *

Numa vistoria adicional, realizada de acordo com a Regra 10 do Anexo da Convenção, foi verificado que o navio atende às disposições pertinentes da Convenção.

Assinado: ....
(*Assinatura do funcionário devidamente autorizado*)

Local: ....

Data: ....(dd/mm/aaaa)

(*Selo ou carimbo da autoridade, como apropriado*)

---

‡ Deverá ser tirada uma cópia desta página do endosso dado na vistoria e acrescentada ao certificado como for considerado necessário pela Administração.

§ Suprimir como for adequado.

APÊNDICE 4

MODELO DO CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PRONTO PARA RECICLAGEM

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE PRONTO PARA RECICLAGEM

(Nota: Este certificado deverá ser suplementado pelo Inventário de Materiais Potencialmente Perigosos e pelo Plano de Reciclagem do Navio)

(*Selo oficial*) (*Estado*)

Emitido de acordo com o disposto na Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e Ambientalmente Adequada de Navios, 2009 (daqui em diante referida como “a Convenção”) sob a autoridade do Governo de

....

(*Designação completa do país)*

por ....

(*Designação completa da pessoa ou organização autorizada de acordo com o disposto na Convenção*)

Particularidades do Navio

Nome do navio	
Número ou letras características	
Porto de registro	
Arqueação bruta	
Número IMO	
Nome e endereço do armador	
Número de identificação do armador registrado na IMO	
Número de identificação da companhia na IMO	
Data da construção	

Particularidades da Instalação de Reciclagem de Navios

Nome da Instalação de Reciclagem de Navios	
Número de identidade característico da Companhia de Reciclagem *	
Endereço completo	
Data de término da validade da DASR	

* Este número se baseia no Documento de Autorização para Reciclagem de Navios (DASR).

Particularidades do Inventário de Materiais Potencialmente Perigosos

Nº de identificação/verificação do Inventário de Materiais Potencialmente Perigosos: ....

Nota: O Inventário de Materiais Potencialmente Perigosos, como exigido pela Regra 5 do Anexo da Convenção, é uma parte essencial do Certificado Internacional de Pronto para Reciclagem e deve sempre acompanhar o certificado. O Inventário de Materiais Potencialmente Perigosos deve ser redigido com base no modelo padrão mostrado nas diretrizes elaboradas pela Organização.

Particularidades do Plano de Reciclagem do Navio

Nº de identificação/verificação do Plano de Reciclagem do Navio: ....

Nota: O Plano de Reciclagem do Navio, como exigido pela Regra 9 do Anexo da Convenção, é uma parte essencial do Certificado Internacional de Pronto para Reciclagem e deve sempre acompanhar o certificado.

ISTO É PARA CERTIFICAR:

1. que o navio foi vistoriado de acordo com a Regra 10 do Anexo da Convenção;
2. que o navio possui um Inventário de Materiais Potencialmente Perigosos válido, de acordo com a regra 5 do Anexo da Convenção;
3. que o Plano de Reciclagem do Navio, como exigido pela Regra 9, reflete corretamente as informações contidas no Inventário de Materiais Potencialmente Perigosos, como exigido pela Regra 5.4, e contém informações relativas ao estabelecimento, manutenção e monitoramento das condições de “seguro para entrada” e de “seguro para trabalho a quente”; e
4. que a Instalação de Reciclagem de Navios em que o navio deverá ser reciclado possui uma autorização válida de acordo com a Convenção.

Este certificado é válido até: ....(dd/mm/aaaa)
(*Data*)

Emitido em ………………………………………………………………………………...
(*Local de emissão do certificado*)

(dd/mm/aaaa) ....
(*Data da emissão*) (*Assinatura do funcionário devidamente autorizado a emitir o certificado*)

(*Selo ou carimbo da autoridade, como apropriado*)

ENDOSSO PARA PRORROGAR A VALIDADE DO CERTIFICADO ATÉ CHEGAR AO PORTO DA INSTALAÇÃO DE RECICLAGEM DE NAVIOS POR UM PERÍODO DE GRAÇA, QUANDO SE APLICAR A REGRA 14.5 [**]

Este certificado deverá, de acordo com a Regra 14.5 do Anexo da Convenção, ser aceito como válido para uma única viagem ponto a ponto

do porto de: ....

até o porto de: ....

Assinado: ....
(*Assinatura do funcionário devidamente autorizado*)

Local: ....

Data: ....(dd/mm/aaaa)

(*Selo ou carimbo da autoridade, como apropriado*)

[**] Deverá ser tirada uma cópia desta página do endosso e acrescentada ao certificado como for considerado necessário pela Administração.

APÊNDICE 5

MODELO DA AUTORIZAÇÃO PARA INSTALAÇÕES DE RECICLAGEM DE NAVIOS

Documento de Autorização para Reciclagem de Navios (DASR), de acordo com as exigências da Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e Ambientalmente Adequada de Navios, 2009

Emitida de acordo com o disposto na Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e Ambientalmente Adequada de Navios, 2009 (daqui em diante referida como "a Convenção") sob a autoridade do Governo de:

....

(*Designação completa do país*)

por ....

(*Designação completa da Autoridade Competente de acordo com a Convenção*)

Nome da Instalação de Reciclagem de Navios	
N° de identidade característico da Companhia de Reciclagem	
Endereço completo da Instalação de Reciclagem de Navios	
Principal pessoa para contato	
Número do telefone	
Endereço eletrônico ("E-mail")	
Nome, endereço e informações para contato com a companhia proprietária	
Idioma(s) de trabalho	

Este documento é para verificar que a Instalação de Reciclagem de Navios implementou sistemas, procedimentos e técnicas de gerenciamento de acordo com os Capítulos 3 e 4 do Anexo da Convenção.

Esta autorização é válida até .... e está sujeita às limitações indicadas no suplemento anexo.

Esta autorização está sujeita a emendas, suspensão, retirada ou renovação periódica de acordo com a Regra 16 do Anexo da Convenção.

Emitido em ………………………………………………………………………………...

(*Local de emissão da autorização*)

(dd/mm/aaaa) ....

(*Data da emissão*) (*Assinatura do funcionário devidamente autorizado a emitir a autorização*)

....

(*Nome e título datilografados da autoridade devidamente autorizada que emitiu a autorização*)

(*Selo ou carimbo da autoridade, como apropriado*)

SUPLEMENTO DO:

Documento de Autorização para Reciclagem de Navios (DASR), de acordo com a Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e Ambientalmente Adequada de Navios, 2009

Notes:
1 Este registro deverá estar permanentemente anexado ao DASR. O DASR deverá estar disponível a todo tempo na Instalação de Reciclagem de Navios.
2 Todos os procedimentos, planos e outros documentos produzidos pela Instalação de Reciclagem de Navios, e exigidos de acordo com as condições sob as quais foi emitido o DASR, deverão estar disponíveis no idioma de trabalho da Instalação de Reciclagem de Navios e também em inglês, francês ou espanhol.
3 A autorização está sujeita às limitações indicadas neste suplemento.

1 CONDIÇÕES GERAIS

1.1 Exigências da Convenção

A Instalação de Reciclagem de Navios atende às exigências de que seja projetada, construída e operada de uma maneira segura e ambientalmente adequada, de acordo com a Convenção, cumprindo, inclusive, as exigências pertinentes da:

Regra 16 – Autorização para Instalações de Reciclagem de Navios
Regra 17 – Exigências de caráter geral
Regra 18 – Plano da Instalação de Reciclagem de Navios
Regra 19 – Prevenção de efeitos adversos à saúde humana e ao meio ambiente
Regra 20 – Manejo seguro e ambientalmente adequado de materiais potencialmente perigosos
Regra 21 – Preparação para emergências e resposta
Regra 22 – Segurança e treinamento dos trabalhadores
Regra 23 – Comunicação de incidentes, acidentes, doenças ocupacionais e efeitos crônicos
Regra 24 – Exigências relativas à notificação inicial e ao envio de comunicações
Regra 25 – Comunicação ao término da reciclagem

Estas exigências foram impostas à Instalação de Reciclagem de Navios a fim de

....
(*Identificar a permissão, licença, autorização, normas jurídicas ou outros mecanismos que se apliquem*)

Número de identificação/verificação do Plano da Instalação de Reciclagem de Navios:............

1.2 Aceitação do navio

Para navios aos quais esta Convenção se aplica, e para navios tratados de maneira semelhante de acordo com o Artigo 3.4 da Convenção, a Instalação de Reciclagem de Navios só pode aceitar um navio para reciclagem de acordo com a Regra 17 do Anexo da Convenção.

1.3 Condições de "Seguro para trabalho a quente" e de "Seguro para entrada"

A Instalação de Reciclagem de Navios é capaz de estabelecer, manter e monitorar condições de "seguro para trabalho a quente" e de "seguro para entrada" durante todo o processo de reciclagem de navios.

1.4 Manejo de Materiais Potencialmente Perigosos

A Instalação de Reciclagem de Navios é projetada, construída e operada para assegurar que o manejo de todos os materiais potencialmente perigosos é seguro e ambientalmente adequado, em cumprimento ao disposto na Convenção e em todas as regras/exigências locais ou nacionais pertinentes.

1.5 Mapa e localização dos trabalhos de Reciclagem de Navios

Um mapa dos limites da Instalação de Reciclagem de Navios e da localização dos trabalhos de reciclagem de navios realizados dentro desses limites é anexado.

2 CAPACIDADE DA INSTALAÇÃO DE RECICLAGEM DE NAVIOS

2.1 Tamanho dos navios

A Instalação de Reciclagem de Navios está autorizada a aceitar um navio para reciclagem, estando sujeita às seguintes limitações:

Tamanho Máximo		Outras Limitações
Comprimento		
Boca		
Peso leve		

2.2 Manejo Seguro e Ambientalmente Adequado de Materiais Potencialmente Perigosos

A Instalação de Reciclagem de Navios está autorizada a aceitar para reciclagem um navio que contenha materiais potencialmente perigosos, como especificado na tabela a seguir, sujeita às condições indicadas abaixo:

Material Potencialmente Perigoso (*4)	Manejo de Materiais Potencialmente Perigosos			Autorização/Limitações
	Remoção Y/N (*2)	Armazenamento Y/N	Processo (*1) Y/N (*3)	
Amianto				
Substâncias que destroem camada ozônio				
Bifenil Policlorados (PCB)				
Compostos e sistemas antiincrustantes				
Cádmio e Compostos de Cádmio				
Cromo Hexavalente e Compostos de Cromo Hexavalente				
Chumbo e Compostos de Chumbo				
Mercúrio e Compostos de Mercúrio				
Bifenil Polibromados (PBBs)				
Éteres Difenil Polibromados (PBDEs)				
Naftalenos Policlorados (mais de 3 átomos de cloro)				
Substâncias radioativas				
Certas Parafinas Cloradas de Cadeia Curta (Alcanos, C10-C13, cloro)				
Líquidos, resíduos e sedimentos potencialmente perigosos				
Tintas e revestimentos que sejam altamente inflamáveis e/ou que levem à liberação de tóxicos				
Outros Materiais Potencialmente Perigosos não listados acima e que não façam parte da estrutura do navio (especificar)				

Notas: *1 Processo significa o processamento de materiais potencialmente perigosos na Instalação de Reciclagem de Navios, tais como:

a. incineração de materiais potencialmente perigosos;

b. recuperação de materiais potencialmente perigosos; e
c. tratamento de resíduos de óleo.

*2 Se for Sim (S), indicar no Plano da Instalação de Reciclagem de Navios as pessoas responsáveis e autorizadas a realizar a remoção, com o número do certificado e outras informações pertinentes.

*3 Se for Não (N), descrever no Plano da Instalação de Reciclagem de Navios onde devem ser processados/depositados os materiais potencialmente perigosos.

*4 Esses materiais potencialmente perigosos estão especificados nos Apêndices 1 e 2 e na Regra 20 da Convenção.

APÊNDICE 6

MODELO DE RELATÓRIO DO INÍCIO PLANEJADO DA RECICLAGEM DO NAVIO

A ....
(*Nome da Instalação de Reciclagem de Navios*)

localizada em ....
(*Endereço completo da Instalação de Reciclagem de Navios*)

Autorizada de acordo com as exigências da Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e Ambientalmente Adequada de Navios, 2009 (daqui em diante referida como "a Convenção") para realizar a Reciclagem de Navios sob a autoridade do Governo de:

....
(*Designação completa do país*)

como indicado no Documento de Autorização para Reciclagem de Navios em

....
(*Local da autorização*)

por ....
(*Designação completa da Autoridade Competente de acordo com a Convenção*)

em (dd/mm/aaaa) ....
(*Data da emissão*)

Informa por meio deste documento que a Instalação de Reciclagem de Navios está pronta, em todos os aspectos, para iniciar a reciclagem da embarcação...
(*Número IMO*)

O Certificado Internacional de Pronto para Reciclagem, emitido de acordo com o disposto na Convenção, sob a autoridade do Governo de

....
(*Designação completa do país*)

por ....
(*Designação completa da pessoa ou organização autorizada de acordo com a o disposto na Convenção*)

em (dd/mm/aaaa) ....
(*Data da emissão*)

está anexado.

Assinado ....

APÊNDICE 7

MODELO DA DECLARAÇÃO DE TÉRMINO DA RECICLAGEM DO NAVIO

DECLARAÇÃO DE TÉRMINO DA RECICLAGEM DO NAVIO

Este documento é uma declaração do término da Reciclagem do Navio

....
(*Nome do navio quando foi recebido para reciclagem / no momento do cancelamento do registro*)

Particularidades do Navio como recebido para reciclagem

Número ou letras características	
Porto de registro	
Arqueação bruta	
Número IMO	
Nome e endereço do armador	
Número de identificação do armador registrado na IMO	
Número de identificação da companhia na IMO	
Data da construção	

ESTE DOCUMENTO CONFIRMA QUE:

O navio foi reciclado de acordo com o Plano de Reciclagem do Navio, como parte da Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e Ambientalmente Adequada de Navios, 2009 (daqui em diante referida como "a Convenção") em

....
(*Nome e localização da Instalação de Reciclagem de Navios autorizada*)

e a reciclagem do navio, como exigido pela Convenção, foi concluída em:

(dd/mm/aaaa) ....
(*Data do término*)

Emitido em ....
(*Local de emissão da Declaração de Término*)

(dd/mm/aaaa) ....
(*Data da emissão*) (*Assinatura do proprietário da Instalação de Reciclagem de Navios ou de um representante agindo em nome do proprietário*)